

ISSN 1970-9870 Volume 4 - Numero 1 - marzo 2011

0111



*UNITA' D'ITALIA
E MOBILITA'*

TeMA

trimestrale del *Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab*



Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

TeMA
01.11

TeMA

trimestrale del *Laboratorio* Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

Volume 4 | Numero 1 | marzo 2011



Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Direttore Responsabile

Rocco Papa, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Iscritto all'Ordine Regionale dei Giornalisti della Campania
Elenco Speciale n. 5260

Comitato scientifico

Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Paesi Bassi
Virgilio Bettini, Università Iuav di Venezia, Italia
Dino Borri, Politecnico di Bari, Italia
Enrique Calderon, E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Spagna
Roberto Camagni, Politecnico di Milano, Italia
Robert Leonardi, London School of Economics and Political Science, Regno Unito
Raffella Nanetti, College of Urban Planning and Public Affairs, Stati Uniti d'America
Agostino Nuzzolo, Università di Roma Tor Vergata, Società Italiana Docenti di Trasporto, Italia

Redazione

Carmela Gargiulo, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Adriana Galderisi, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Romano Fistola, Dipartimento di Ingegneria - Università degli Studi del Sannio
Giuseppe Mazzeo, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Rosaria Battarra, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Cristina Calenda, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Daniela Cerrone, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Andrea Ceudech, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Rosa Anna La Rocca, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Enrica Papa, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

Rivista edita da

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

ISSN: 1970-9870
Chiuso in redazione nel marzo 2011

Autorizzazione del Tribunale di Napoli n. 6 del 29 gennaio 2008

Sede:

Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Piazzale Tecchio, 80 - 80125 Napoli

Sito web: www.tema.unina.it

info: redazione@tema.unina.it

Open Access:

È disponibile una versione on-line della rivista all'indirizzo <http://www.tema.unina.it>. La decisione di fornire accesso aperto e immediato ai contenuti della rivista consente di rendere le ricerche disponibili liberamente al pubblico aumentando così i livelli di conoscenza.

EDITORIALE	5	EDITORIAL PREFACE
Unità d'Italia e mobilità <i>Rocco Papa</i>		Italian Unification and Mobility <i>Rocco Papa</i>
RICERCHE		RESEARCHES
I treni e l'unificazione d'Italia: l'epoca delle costruzioni ferroviarie <i>Stefano Maggi</i>	7	Trains and the Italian Unification: the Time of the Railways Buildings <i>Stefano Maggi</i>
Trasformazioni urbane nelle capitali post-unitarie: Torino, Firenze, Roma <i>Giuseppe Mazzeo</i>	15	Urban Transformations in the After-Unity Capitals: Turin, Florence, Rome <i>Giuseppe Mazzeo</i>
SPERIMENTAZIONI		APPLICATIONS
Infrastrutture e pianificazione nella Napoli dell'Ottocento <i>Pasquale Rossi</i>	29	Infrastructures and Planning in Naples in Nineteenth Century <i>Pasquale Rossi</i>
CONTRIBUTI		FOCUSES
Le Ferrovie e la costruzione dell'Italia unita <i>Laura Facchinelli</i>	41	Railways and the Making of Italian Unification <i>Laura Facchinelli</i>
L'Italia unita... dalle infrastrutture <i>Stefania Maffeo</i>	51	Italy United... by the Infrastructures <i>Stefania Maffeo</i>
Porti, trasporti e cultura del mare nelle città d'Italia, per i 150 anni dall'Unità <i>Marta Moretti</i>	61	Ports, Transport and Marine Culture in the Cities of Italy, for the 150th Anniversary of the Unification <i>Marta Moretti</i>
Italia 2011: territorio senza politiche politiche senza territorio <i>Carlo Salone</i>	69	Italy 2011: Territory Without Policies Policies Without Territory <i>Carlo Salone</i>

OSSERVATORI

Web
a cura di Cristina Calenda
I grandi eventi: opportunità di riqualificazione urbana

Pubblicazioni
a cura di Andrea Salvatore Profice
Città e mobilità in Italia dal 1861 ai giorni nostri

Normativa
a cura di Giuseppe Mazzeo e Cristina Calenda
Evoluzione della normativa urbanistica:
la frammentazione dopo l'omogeneità

Pratiche urbanistiche
a cura di Fiorella de Ciutiis
La pianificazione urbanistica dopo l'Unità d'Italia:
alcuni esempi

Roma
a cura di Daniela Cerrone
Il Piano Strategico di Roma Capitale

News ed eventi
a cura di Rosa, Alba Giannoccaro
I "150 anni" per l'infrastrutturazione del territorio

AUTORI

Profili degli autori

REVIEWS

Web
ed. Cristina Calenda
Mega Events: Opportunity of urban Requalification

Book Review
ed. Andrea Salvatore Profice
Cities and Mobility in Italy from 1861 to Today

Laws
eds. Giuseppe Mazzeo and Cristina Calenda
Evolution of the Urban Planning Rules:
the Fragmentation after the Homogeneity

Urban Practices
ed. Fiorella de Ciutiis
Urban Planning after the Unification of Italy:
Some Examples

Rome
ed. Daniela Cerrone
The Strategic Plan of Roma Capitale

News and Events
ed. Rosa, Alba Giannoccaro
The "150 Years" for Infrastructuring the Territory

79

83

87

91

95

99

103

AUTHORS

Authors' Profiles



Italia 2011: territorio senza politiche politiche senza territorio

Italy 2011: Territory Without Policies Policies Without Territory

Carlo Salone

EU-Polis, DiTer
Politecnico e Università di Torino
e-mail: carlo.salone@unito.it

Introduzione

Nel variegato panorama della ricerca territoriale italiana, la specificità della prospettiva geografica appare per molti un aspetto difficile da cogliere, a causa forse della "trasversalità" del suo sguardo e della sua parziale sovrapposizione con altre discipline territoriali. Ammesso e non concesso che questo tema rivesta un qualche interesse per i lettori, la sua discussione non è affrontabile in questo contributo. Piuttosto, in quest'occasione può essere interessante concentrarsi su alcuni "oggetti" che sono propri della riflessione geografica.

Quest'ultima è da sempre un sapere interessato ai confini, alla loro genesi e trasformazione: la definizione di uno spazio "confinato" è parte integrante di un processo di appropriazione e, contemporaneamente, di esclusione da parte degli attori sociali. Essa implica altresì il riconoscimento di oggetti territoriali più o meno contigui visti come omogenei "per differenza" rispetto a elementi avvertiti invece come diversi e, dunque, esterni al campo della propria territorialità (Sack, 1986).

L'idea stessa di territorio si accompagna dunque alla definizione di un "perimetro" che racchiude l'insieme della relazioni – solidaristiche o conflittuali - tra i soggetti insediati e implica l'esistenza di un'autorità che esercita in modo esclusivo una qualche forma di sovranità all'interno dei "limiti" dati. Per la cultura romana, il *limes* segna l'invalicabile confine tra la civiltà e la barbarie, tra l'ordine razionale del corpo sociale organizzato nella *res publica* e il disordine primordiale dell'orda nomade. L'apice delle "prassi confinarie" si raggiunge con l'affermazione degli stati-nazione, che i manuali di geopolitica fanno coincidere con il trattato di Vestfalia (1648), il quale offre un'immagine compiuta dello Stato come un contenitore determinato dai confini esterni, all'interno dei quali l'autorità del sovrano si esercita in modo assoluto sui sudditi e sui territori.

The paper aims at discussing from a critical perspective the state of art of territorial policies on the national scale, through the political geography approach, interested in the restructuring processes of the role of the State and regional governments, and using the key of de-territorialisation/territorialisation effects of physical infrastructures.

The last decades are thus analysed as a set of missed opportunities for the Italian territorial development, where the central governments approach has essentially been led by engineering and economical logics, with no ability to take into account the territorial implications of technical choices.

The history of spatial planning at national level has proved, in short, a history of broken promises: in spite of exceptional richness and variety of urban settlement and regional frameworks of regional economic structures, public action to conduct central level have rarely crossed the issues of territorial expansion and enhancement, and when that occurred, as the experience of Project 80 and in that, therein, regional strategic platforms at MIT initiatives have been undertaken without any real ability to affect the sore spots of our land imbalances in allocation of resources between North and South of the country, "poverty" of equipment of Italian cities, land use and landscape resources increasing over the decades.

While Europe is trying - with difficulty - to respond with cross-sectoral programming to complex problems, in Italy seem to prevail industry solutions and dominated by a logic "economist" and not territorialized, which actually eludes concrete points raised by the financial crisis and budgetary constraints.

This is even more true if you intentionally look through the lens of the geographic infrastructure initiatives undertaken by the central government, after an intense phase of concentration of financial resources in the frame construction of infrastructural base of the peninsula, the issue has undergone variations only technological and economic no capacity for reflection on the relevant territorial implications of the choices made.

While in other European countries, the integration between infrastructure development and regional development was seriously taken into care, emphasizing the aspects of "territorial project" - the French experience is, as always, eloquent in this respect - in the last fifteen years, the territorial aspect choices of infrastructure has been sacrificed on the altar of rationality engineering and financial calculations.

Far from asserting that these issues are minor, we believe that the dynamics of de-territorialization and selective territorialization generated by the various infrastructure options that require attention, until now, is completely lacking.

Le pratiche tese alla definizione e alla perimetrazione dello spazio descrivono il campo della territorializzazione. Secondo la geografia politica tradizionale, il processo di territorializzazione è determinato dalla necessità di esercitare il potere in forma esclusiva da parte (di alcuni) dei soggetti che lo abitano; e la territorialità è, appunto, un fenomeno in cui lo spazio viene suddiviso e organizzato in territori, caratterizzati da identità spaziale, da esclusività e da compartimentazione. Autori come Sack e Raffestin propongono di ampliare la trama delle relazioni biunivoca tra soggetto e spazio a un rapporto triangolare tra i soggetti e lo spazio, in cui quest'ultimo agisce come elemento di mediazione (Governa, 2005).

Nondimeno, la globalizzazione funziona da potente leva di iperconnessione e di frammentazione dei luoghi, attraverso un indebolimento delle relazioni di prossimità fisica provocato dall'azione de-territorializzante dei flussi di capitali e informazioni che si muovono sulle reti globali: conoscenza codificata, tecnologie standardizzate, competenze professionali di altro livello ecc.. Contrariamente a un'opinione ancora diffusa, però, le differenze territoriali reggono all'urto delle forze globali, attraverso strategie di relazione che moltiplicano i centri della decisione politica e i livelli di governance, e grazie alla persistente importanza dei fattori immobili dello sviluppo: conoscenza tacita, istituzioni sociali localizzate, valori patrimoniali, *amenities* ambientali, atmosfera creativa (Dematteis, 2005). Chi intenda oggi osservare il territorio italiano nella sua complessa identità e nelle sue relazioni con il resto dell'Europa non può, pertanto, che muovere da una duplice chiave di lettura. Da un lato, occorre essere consapevoli che la storia geopolitica della penisola italiana, con la sua tardiva unificazione sotto il regno sabauda, si differenzia dalla parabola seguita dai grandi stati nazionali europei e, forse, proprio anche questi caratteri originari sono alla base del persistere delle accentuate differenze economiche e culturali che caratterizzano il paese, nonché dell'armatura policentrica che caratterizza soprattutto le regioni centro-settentrionali. Dall'altro, pur nella persistenza di culture territoriali molto radicate, anche la penisola italiana si confronta con processi di de-territorializzazione e di ricomposizione territoriale indotti dall'instaurarsi di flussi di relazioni economiche e culturali che in larga misura ne trascendono i confini consolidati, e che disegnano reti articolate di rapporti di complementarità funzionale tra nodi territoriali e urbani anche remoti tra loro. Alla luce delle considerazioni sopra esposte, la tesi sostenuta in questo articolo è duplice,: i) nel corso degli ultimi vent'anni, le politiche territoriali alla scala nazionale sono state largamente identificate con una programmazione di interventi di natura prevalentemente infrastrutturale; ii) queste politiche infrastrutturali, lungi dall'essere strettamente connesse con le necessità e le progettualità locali, espressione di differenze geografiche radicate nella storia della penisola, si sono rivelate come azioni "de-

territorializzate", prive cioè di qualsiasi connessione e integrazione con le logiche multidimensionali dello sviluppo territoriale. Per argomentare questa tesi è tuttavia opportuno ricostruire, in modo necessariamente schematico, il quadro dei mutamenti che la "geopolitica interna" italiana ha registrato lungo gli ultimi due decenni, e che non è stato influente sul mutamento delle politiche territoriali "praticate" alla scala nazionale (par. 2). Nei paragrafi 3 e 4, l'attenzione sarà invece rivolta alla ricostruzione delle principali iniziative assunte dai Governi centrali in ordine alle strategie di assetto territoriale, che si sono sostanzialmente concentrate sulla dimensione infrastrutturale in una prospettiva "de-territorializzata", incurante delle implicazioni multidimensionali delle iniziative intraprese e della necessità di includere i sistemi territoriali nella progettazione degli interventi. Nel paragrafo 5, infine, si proporranno alcune considerazioni conclusive, sullo sfondo delle strategie che l'Unione europea sta sviluppando.

Regioni e sistemi locali nell'Italia contemporanea

In tutta l'Europa occidentale, dagli anni settanta in poi i venti della globalizzazione hanno soffiato sulle braci delle antiche differenze territoriali, svelando un'inattesa vitalità delle regioni storiche e suscitando l'emergere di entità regionali dall'identità culturale incerta ma assai aggressive nel rivendicare ruoli di supremazia economica. Sullo sfondo di un'innegabile crisi delle architetture statuali – che qualcuno ha preteso di leggere come l'annuncio della scomparsa degli Stati-nazione, mentre si tratta piuttosto di una ridefinizione in chiave forse "post-nazionale" degli Stati – le regioni hanno conquistato, in molti paesi europei, competenze, funzioni e un ruolo politico senza precedenti.

Perché parliamo di rinascita regionale?

Come sappiamo dalla storia europea, l'affermazione dello Stato-nazione nell'evo moderno ha coinciso con una graduale operazione di ridimensionamento dello spazio di manovra delle istituzioni regionali e locali dotate di autorità politica, legale e religiosa che, durante l'ancien régime, avevano esercitato forme di sovranità territoriale autonoma. Queste giurisdizioni si sovrapponevano spesso tra loro e si integravano, non senza frizioni conflittuali, all'interno delle grandi compagini monarchiche e imperiali. Questo mosaico istituzionale, che ha differenziato per un lungo periodo lo spazio politico europeo, ha finito con l'essere progressivamente spogliato delle proprie attribuzioni di autonomia ed è stata compresso all'interno del contenitore centralizzato degli Stati-nazione. Il secolo XIX ha rappresentato la fase decisiva del processo di *nation* e *state building*, mentre il Novecento, con il deflagrare dei grandi conflitti bellici, ne ha costituito il compimento, ma, allo stesso tempo, ha innescato quei meccanismi di crisi che sono alla

base dell'odierna fase di ricomposizione e di rilegittimazione delle meso e micro-istituzioni di governo territoriale (Keating, 1997). La vitalità delle regioni come fenomeno tradizionalmente radicato in Europa sembra confermata dal loro riemergere alla ribalta della storia durante questa lunga fase di "crisi" degli edifici statuali e, in ogni caso, ribadisce la sua legittimità come oggetto di analisi del pari che gli Stati-nazione (Agnew, 2001; Keating, 1997). Alcuni autori hanno particolarmente insistito su questo processo di *hollowing-out* dello Stato-nazione (Jessop, 1997 e 2004), arrivando in alcuni casi a teorizzarne l'imminente scomparsa, come nel fortunato lavoro di Kenichi Omahe (1995), le cui tesi appaiono oggi però largamente ridimensionate, o a ipotizzare il dissolvimento del principio di territorialità statale (Badie, 1995). In effetti, l'evidenza empirica sulla presunta contrazione della sovranità degli Stati nei confronti di attori globali come le istituzioni sovranazionali o le imprese multinazionali lascia ampio spazio a interpretazioni divergenti: da una parte, si ritiene che il potere "transterritoriale" del capitale globale e delle istituzioni della *governance* economica mondiale (ma anche di agenzie come le Nazioni Unite o organismi politici come l'Unione Europea) sia in grado di dettare l'agenda interna delle politiche statali; dall'altra, alcuni sostengono che la globalizzazione non ha portato ad alcun effettivo mutamento della situazione di fatto, poiché gli Stati sono da tempo entità interdipendenti tra loro e adattabili alle influenze esterne. Questa adattabilità o "resilienza" degli Stati-nazione sembra aver effettivamente agito in modo profondo nell'ultimo scorcio del secolo, dando vita a una compresenza di sovranità statuali e autorità sovranazionali che consente oggi di parlare di stati post-nazionali, non solo nel senso che essi prescindono ampiamente da radicamenti identitari di stampo etno-linguistico, ma anche nel senso che condividono la responsabilità dell'azione pubblica con livelli di potere superiore, "denazionalizzando" la propria natura. È ancora Jessop (2004) a indicare come questo processo di "svuotamento" non sia che una delle molte tendenze che strutturano empiricamente la riorganizzazione dello Stato nel capitalismo maturo. Il potere statale è, per sua natura, dinamico e strettamente connesso con l'evoluzione sia dei regimi politici sovranazionali sia dei livelli locali e regionali; questa capacità di "resilienza" passa attraverso i) una denazionalizzazione dello Stato (politiche regionali comunitarie che si sviluppano all'interno dei confini nazionali, parametri economico-finanziari con cui l'Europa vincola i bilanci nazionali); ii) una de-stattizzazione del sistema politico, testimoniata dal declino della supremazia pubblica nelle politiche socio-economiche; iii) una internazionalizzazione dei regimi politici, che implica che il contesto internazionale dell'azione "domestica" dello Stato (sia essa nazionale, regionale o locale) si è espanso fino a includere una vasta gamma di fattori e processi extraterritoriali o transnazionali; che il contesto internazionale è divenuto strategicamente

più significativo per la politica interna; che, infine, gli attori-chiave includono oggi anche istituzioni e soggetti internazionali come fonti d'ispirazione per le politiche e per la loro implementazione (Jessop, 2004; Hudson, 2005).

È allora con maggior attenzione alla varietà degli effetti dell'integrazione globale degli scambi, non solo economici, sulla scena planetaria, che Saskia Sassen, in un volume recentemente tradotto in italiano, ci ricorda che "gli stati-nazione non dovrebbero più essere considerati gli unici poteri di governo: essi sono ora una classe fra diversi tipi di poteri e di agenzie politiche in un complesso sistema di potere dal livello globale a quello locale" (Sassen, 2006; ed. it. 2008, p. 291). In Europa, sono molti i fattori causali che hanno favorito e favoriscono un ampliamento della sfera di azione delle regioni, che per altro differiscono molto da un contesto nazionale ad un altro per struttura socio-economica, estensione territoriale e funzioni politiche esercitate. L'emergere di soggetti e istituzioni tesi alla valorizzazione delle economie regionali in un contesto globale sempre più competitivo è inoltre collegato al ruolo assunto dall'Unione Europea nell'ambito delle politiche regionali, che nella fase più recente ha accentuato in misura rilevante lo sforzo di associare la regioni agli Stati membri nella progettazione degli assi della politica di coesione per il periodo 2007 - 2013.

Un fattore chiave del nuovo attivismo regionale sul piano politico ed economico è senz'altro costituito dall'ideologia euro-regionalista elaborata in ambito comunitario sulla scia della presidenza Delors (Mac Leod, 1999): come precisato da Agnew (2000), durante gli anni sessanta e settanta, l'economia politica delle regioni si concentrava sulle dotazioni dei fattori e sulle relazioni centro-periferia, mentre di recente maggior attenzione è stata dedicata allo sviluppo ineguale in un contesto multi-scalare, in una fase in cui le città-regioni e i loro mobili confini, sia in termini economici che sociopolitici, sono elementi cruciali del quadro esplicativo. Allo stesso tempo, dopo un lungo periodo di eclissi, la dimensione regionale ha riguadagnato un ruolo rilevante nel quadro istituzionale delle politiche territoriali, come riflesso della crescente influenza della svolta neoregionalista. Ciò è avvenuto anche nel contesto italiano, dove una gamma ampia e complessa di fenomeni - la riforma costituzionale in atto dal 2001, l'uropeizzazione delle politiche pubbliche, le risposte altamente differenziate delle regioni alle sfide culturali, sociali ed economiche poste dalla globalizzazione - sta modificando il ruolo e la struttura degli spazi regionali, così come il comportamento degli attori regionali (Salone, 2010a). Dalla metà degli anni novanta l'Italia sta sperimentando una prolungato cantiere di riforme istituzionali che si è sviluppato in diverse fasi: mentre, in termini generali, il contesto istituzionale si è orientato a favore di una forte decentralizzazione dei poteri dal centro agli enti locali, ha preso corpo una vera e propria riforma federale dell'assetto statale. Secondo il Decreto legislativo n° 122 del 31 marzo

1998, "...hanno rilievo nazionale i compiti relativi alla identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale con riferimento ai valori naturali e ambientali, alla difesa del suolo e alla articolazione territoriale delle reti infrastrutturali e delle opere di competenza statale, nonché al sistema delle città e delle aree metropolitane, anche ai fini dello sviluppo del Mezzogiorno e delle aree depresse del paese" (Salone, 2010b). Si potrebbe ironicamente sottolineare che le funzioni riservate allo Stato centrale dal Decreto 122/1998 sono proprio quelle tradizionalmente più deboli, se non del tutto trascurate, all'interno dell'azione pubblica, se si escludono le opere pubbliche di rilevanza nazionale: e tra le funzioni neglette figurano anche le reti infrastrutturali, che pure hanno esercitato in passato un'evidente funzione unificatrice della compagine territoriale nazionale. La più recente riforma della Costituzione (Titolo V, Parte Seconda) definitivamente approvata tramite un referendum confermativo nell'ottobre 2001, ha stabilito un nuovo assetto istituzionale in cui i differenti livelli di potere legislativo – lo Stato e le Regioni - dovrebbero essere disegnati secondo la suddivisione delle competenze propria dei regimi federali: difesa, economia e...in capo al governo centrale, tutto il resto devoluto ai governi regionali. In realtà, l'esito – provvisorio – cui oggi si è pervenuti si configura piuttosto come una miscela di competenze esclusive e concorrenti tra lo Stato centrale e le Regioni, viepiù complicata dalla tradizionale forza delle autonomie locali, in particolare i Comuni.

Governo del territorio e politiche infrastrutturali nell'azione del governo centrale

Sullo sfondo di questi mutamenti istituzionali dagli esiti ancora contraddittori, nell'azione promossa dall'Amministrazione centrale dello stato nell'ultimo scorcio degli anni novanta, il ruolo assunto dalle politiche territoriali appare sempre più orientato all'obiettivo di offrire esternalità materiali – in particolare infrastrutture per la mobilità fisica – atte a migliorare e rafforzare il vantaggio competitivo dei sistemi locali e delle economie regionali. Nella visione della tecnocrazia centrale, "le politiche di governo del territorio, almeno dal punto di vista dell'Amministrazione Centrale dello Stato, sono politiche di infrastrutturazione del territorio e innanzitutto politiche di creazione della mobilità e dell'accessibilità" (Fontana, 2003, p. 4). Un'enfasi che trova una giustificazione, di per sé plausibile ma non certo sufficiente, nella considerazione che "[l]a dotazione di efficienti infrastrutture a rete (trasporti, acqua, energia e telecomunicazioni), ed una loro appropriata gestione, costituisce una condizione oggettivamente necessaria e indispensabile per determinare il potenziale di sviluppo di

un'area, accrescendo la produttività dei fattori di produzione e/o abbattendone i costi di acquisizione" (Fontana, 2003, p.5). La cosiddetta legge-obiettivo sulle grandi opere infrastrutturali si proponeva di fissare appunto gli obiettivi strategici per l'ammodernamento del sistema infrastrutturale nazionale, sia con riferimento alle maggiori reti di comunicazione (alta velocità/alta capacità ferroviaria, nuovi assi autostradali e collegamenti stradali veloci), sia rispetto a "grandi" opere puntuali, ritenute cruciali per innescare processi d'integrazione tra le economie regionali e favorire la coesione territoriale (ponte sullo stretto di Messina ecc.). Tuttavia, se appare indiscutibile che nelle ultime legislature delle politiche territoriali di "competenza" statale sia stata data una declinazione "infrastrutturale", i prodromi di questa concezione nell'azione del governo centrale possono essere fatti risalire già agli anni 1998-99, quando si andavano definendo due linee d'intervento complementari che avrebbero caratterizzato il settore anche nel periodo a venire: da un lato, l'ultima generazione dei cosiddetti "programmi complessi", i Programmi di riqualificazione urbana per lo sviluppo sostenibile del territorio (Prusst), finalizzati alla risoluzione di problematiche di ammodernamento del capitale fisso urbano in relazione alla mobilità e ai trasporti; dall'altro, il Libro bianco promosso dal Ministro dei Lavori Pubblici Paolo Costa *Per restare in Europa* (1998), che incardinava l'azione innovativa del Ministero proprio sul rafforzamento delle grandi reti infrastrutturali, interpretando come "infrastruttura" lo stesso sistema urbano italiano. Come è stato ricordato in altra sede (Società geografica italiana, 2003), il ruolo delle infrastrutture è stato sempre considerato strategico ai fini dell'"incremento del Pil e dell'occupazione", del raggiungimento di "unitarietà ed integrazione con il territorio comunitario" e con le aree del Mediterraneo e dell'Est europeo già all'interno del Documento di programmazione economico-finanziaria (Dpef) presentato nel 2001. Nei successivi Dpef (Mef, 2003c) l'emergenza infrastrutturale trova eco nella sottolineatura della centralità del piano per la realizzazione delle grandi opere e in un impegno particolarmente intenso nel sostenere proposte di sviluppo delle reti europee favorevoli agli interessi economici del paese. Rispetto alle grandi opere, nelle relazioni delle varie leggi finanziarie si è sempre ribadita l'importanza di definire una nuova scala di priorità degli investimenti pubblici nel settore, attraverso svariate misure di tipo innovativo (in realtà, da tempo nell'agenda dell'amministrazione centrale ma mai veramente perseguite): fornitura di garanzie per progetti PPP, partecipazione in fondi d'investimento infrastrutturali e di *project financing*, operazioni di finanza strutturata ecc. Con riferimento invece alle grandi reti europee (le TransEuropean Networks – TEN – e i corridoi intermodali), i documenti ufficiali del governo centrale - in particolare il Dpef del 2003 – appoggiano in modo convinto le azioni promosse dalla Commissione Van Miert sulle reti di trasporto e dell'energia, sottolineando la necessità di sostenere uno sforzo finanziario

pubblico pari ad almeno lo 0,5-1 per cento del PIL nazionale. Quest'approccio sembra però ignorare deliberatamente gli effetti de-territorializzanti delle politiche infrastrutturali: queste attraversano i confini tra gli Stati, frammentando i quadri regionali, connettendo polarità urbane e trasformando, spesso, le aree attraversate da "porte" regionali in canali protetti in cui la rete di comunicazione – fisica o immateriale – è ancorata ma non "radicata" nei territori (Zanon, 2011). Si tratta di un effetto-tunnel ben noto nel caso paradigmatico delle linee ferroviarie ad alta velocità e sempre foriero di opposizioni locali anche radicali (Bobbio e Dansero, 2008).

La dimensione finanziaria dell'impegno nell'ammodernamento delle infrastrutture nazionali

È fuor di dubbio, però, che nel corso degli anni novanta la spesa pubblica per infrastrutture abbia subito un forte ridimensionamento, in parte dovuto alla contrazione degli appalti pubblici generati dalla revisione della normativa e in parte allo sforzo di ricondurre la finanza pubblica entro l'alveo disegnato dai vincoli europei per l'ingresso nel sistema monetario dell'euro. Secondo stime del Mef, nel quinquennio 1996-2000 le spese pubbliche in conto capitale rappresentavano il 2,3 per cento del PIL, rispetto al 2,7 per cento del quinquennio precedente (Mef, 2003c). Nel corso del 2001, sempre secondo fonti governative, il rapporto è salito al 2,5 per cento, in linea con la media europea. La logica che ha informato lo sforzo finanziario del governo centrale è stata quella di incrementare la dotazione infrastrutturale e il livello di produttività totale dei fattori, nella convinzione di accrescere la competitività del sistema nazionale e la sua crescita economica. Rispetto all'enfasi con la quale il piano delle grandi opere era stato annunciato, sono due i nodi inestricabili che in modo manifesto fanno segnare il passo al programma di infrastrutturazione previsto dall'amministrazione centrale:

- 1) il dilatarsi dei tempi di progettazione e di messa in cantiere, con la conseguente dimostrazione che la scorciatoia della semplificazione amministrativa – attraverso la legge-obiettivo – ha fallito il proprio scopo; le ragioni sono molte, ma vanno senz'altro ricordate tra queste la mancanza di realismo e la scarsa consapevolezza che il processo decisionale in ambienti istituzionali complessi deve essere orientato alla negoziazione e non alla semplificazione "gordiana";
- 2) il rarefarsi delle risorse finanziarie per coprire sia gli stati di avanzamento sia gli interessi "intercalari", quelli che si pagano nella fase di costruzione delle opere, che sembrano compromettere parti rilevanti delle opere previste (autostrada Salerno-Reggio Calabria, Alta Velocità Milano-Verona e Milano-Genova) .



PROGETTO SISTEMA

S.I.S.T.E.M.A.

Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione



Il Progetto SISTEMA che contiene i progetti pilota: "complessità territoriali" e "aree sottoutilizzate".

Nel corso dei primi anni Duemila la linea ufficiale del governo centrale non è sembrato concedere alcuno spazio significativo a scenari di sviluppo territoriale alla scala nazionale, nonostante le raccomandazioni dello *Schema di sviluppo dello spazio europeo* (Ssse) e la delega di questa materia allo stato, sulla base del Ddl 112 del 1998, che non è stata intaccata né diminuita dalla riforma costituzionale recentemente introdotta.

Tuttavia, alcune novità potenzialmente rilevanti per una politica territoriale nazionale sono emerse nell'attività del Mit: si tratta di due iniziative distinte, una delle quali formalizzata come progetto di legge-obiettivo per le città e l'altra mirante a proporre il tema e i metodi della pianificazione strategica come linea qualificante nelle politiche urbane del paese.

Il progetto di legge-obiettivo per le città

Col progressivo esaurirsi delle diverse generazioni di programmi di riqualificazione urbana succedutisi tra il 1993 e il 1999, la questione urbana sembrava essersi eclissata dall'agenda governativa.

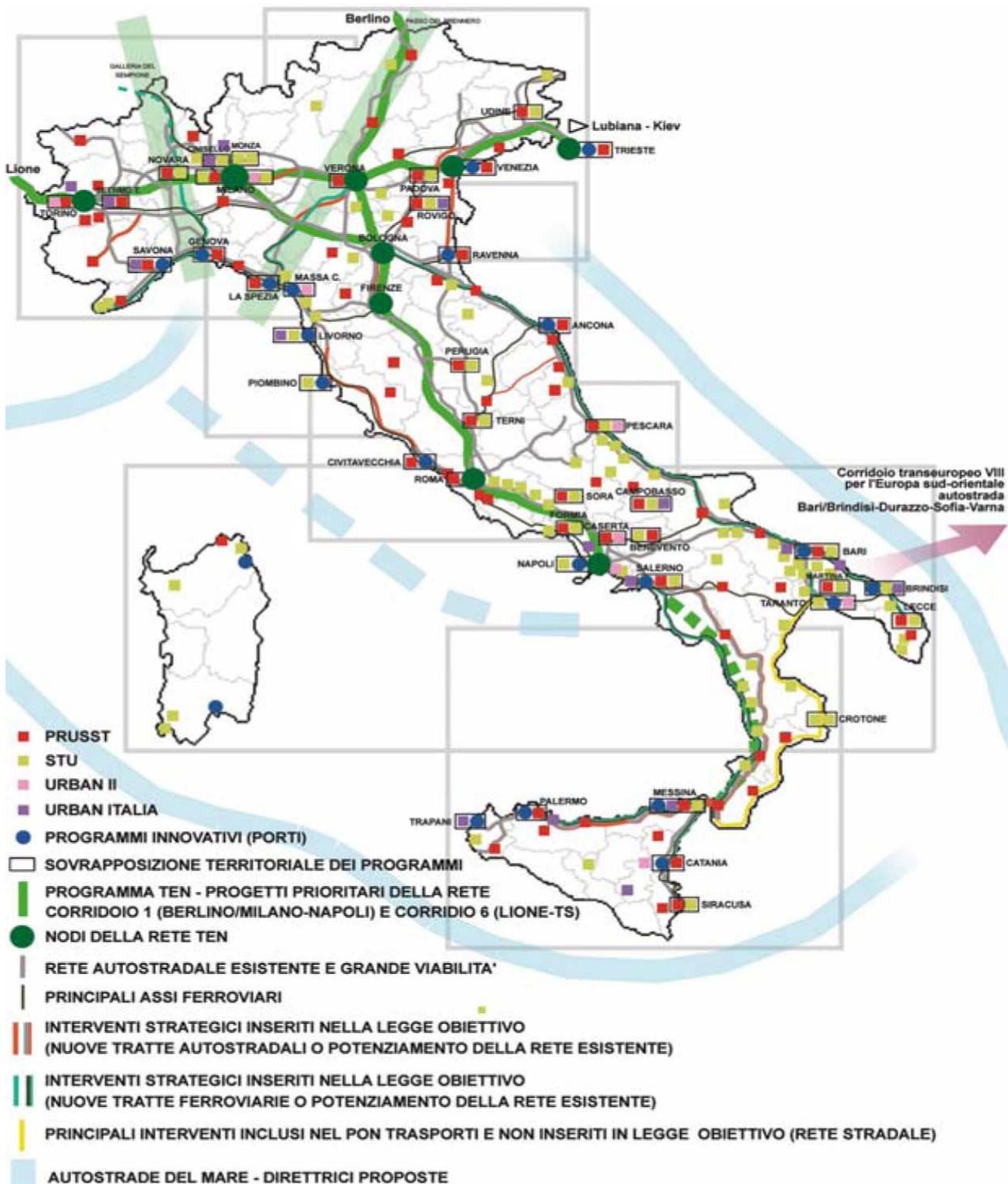
Si trattava di una lacuna rilevante, ancor più grave se si osserva che, nel periodo di costruzione dello Ssse, il contributo dell'Italia era stato determinante nell'enfatizzare la dimensione urbana all'interno del dibattito comunitario, un tema tradizionalmente "tabù", perché su di esso le competenze erano – e tuttora sono – di esclusivo appannaggio dei singoli paesi.

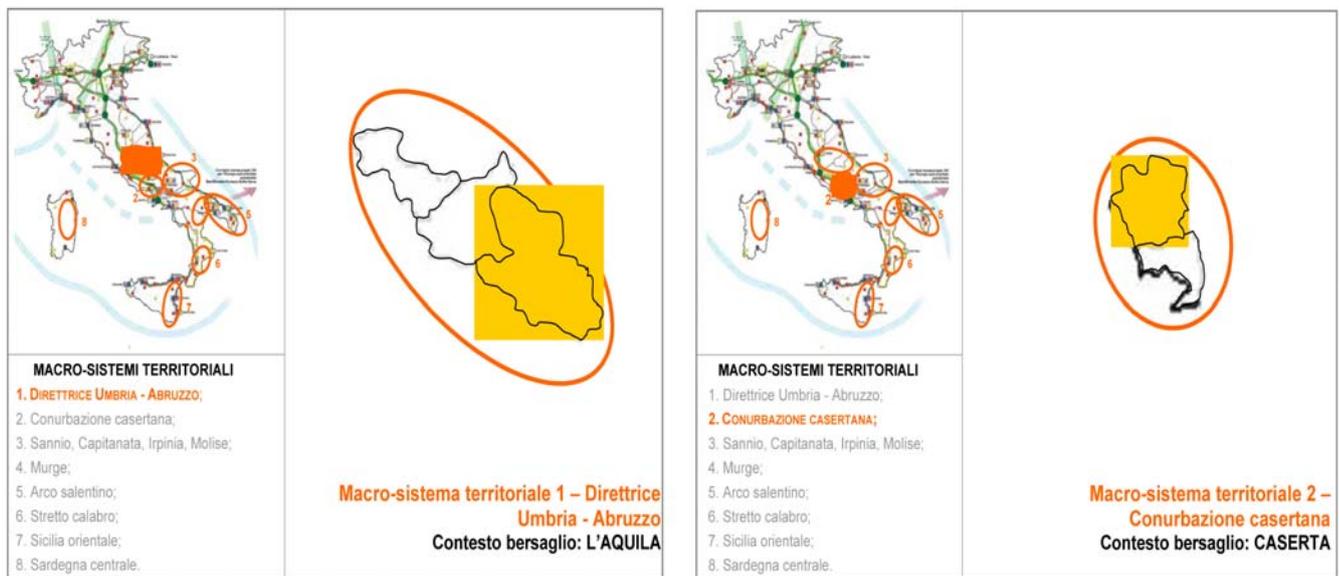
Eppure, sia all'interno della versione definitiva dello Ssse, sia nell'ambito dei fondi strutturali, le città sono oggetto di

attenzione e di linee di finanziamento: si pensi alle “zone urbane in crisi” dell’Obiettivo 2 del vecchio Regolamento dei fondi strutturali, oppure al Programma d’Iniziativa Comunitaria Urban, imposto dal Parlamento di Strasburgo alla Commissione grazie all’impegno della delegazione italiana.

La legge obiettivo per le città sembra dunque riprendere il filo interrotto dell’azione sul complesso del sistema urbano nazionale, che era stato esplicitamente riconosciuto come elemento portante, vera e propria “infrastruttura” dello sviluppo economico del paese, all’interno del citato rapporto

Progetto pilota “complessità territoriali - aree sottoutilizzate” lettura integrata e mappatura.





Progetto pilota “complessità territoriali - aree sottoutilizzate” esempi di contesti bersaglio.

to *Per restare in Europa: le infrastrutture fisiche.*

In essa si manifestano alcuni elementi di novità che mette conto sottolineare: in primo luogo l'attenzione agli “ambiti urbani e territoriali di area vasta, strategici e di preliminare interesse nazionale”, e non indistintamente a tutto il sistema urbano, ambiti che vengono individuati dal governo centrale insieme alle regioni; in secondo luogo, l'intima connessione con la risoluzione di problematiche infrastrutturali e di mobilità, che viene anzi vista come leva per “ottimizza[re] le esternalità generate dai processi di potenziamento infrastrutturale del territorio” e “le opportunità offerte dalla presenza di assi infrastrutturali transnazionali per caratterizzare gli ambiti territoriali come elementi di connessione transfrontaliera”. In sintonia con la prassi della concertazione territoriale, tali interventi dovranno connotarsi per la capacità di “coniugare una molteplicità di soggetti pubblici e privati, attese sociali e interessi economici anche differenziati” e di “perseguire, secondo il principio di sussidiarietà, l'efficienza allocativa delle risorse statali investite attraverso l'implementazione delle fonti finanziarie dei soggetti che partecipano”, vale a dire attraverso il ricorso al partenariato pubblico privato, alla finanza di progetto ecc.

Un altro aspetto interessante riguardava l'istituzione di una Conferenza per la città, composta da rappresentanti delle amministrazioni statali, della regione, delle province e dei comuni interessati dal piano, che “si esprime sulla compatibilità dei piani con le previsioni di assetto territoriale, raggiungendo un'intesa sottoscritta dai propri componenti”, intendendo con ciò, presumibilmente, le previsioni contenute nei piani di coordinamento territoriale nonché nei piani comunali.

Le proposte definitive, che potevano riguardare più comuni associati tra loro, dovevano essere sottoposte al vaglio

di una Commissione nominata dal Ministro; quest'ultima trasmette la graduatoria definitiva al Cipe per l'istruttoria dei finanziamenti. Permane, quindi, una forma di competizione tra progetti che ha caratterizzato tutti i recenti programmi governativi per le città e che appare funzionale a una più razionale allocazione delle scarse risorse finanziarie a disposizione del Mlp. L'elaborazione del progetto di legge in questione si è accompagnata alla redazione di un approfondimento analitico delle principali esigenze e criticità del sistema urbano italiano, con riferimento alla maglia infrastrutturale esistente e prevista, nonché all'insieme dei “progetti complessi” (i vari tipi di programmi di riqualificazione urbana e territoriale lanciati in questi anni dal Mlp/Mit).

Dall'esame, condotto da consulenti esterni sulla base di un'integrazione tra cartografia tematica e analisi multicriteri (Figure 1 e 2), emerge un insieme di 18 “contesti bersaglio” su cui elaborare alcune idee di approfondimento programmatico, che potrebbero, almeno in parte, ispirare gli interventi previsti dalla legge obiettivo.

Le prime idee-programma elaborate si raggruppano attorno a quattro “assi tematici di intervento”:

1. potenziamento del sistema di relazioni a sostegno della vocazione transnazionale dei sistemi territoriali;
2. potenziamento delle connessioni funzionali con le reti di livello superiore;
3. intercettazione delle opportunità derivabili dalla presenza di infrastrutture a rete e puntuali;
4. potenziamento del sistema infrastrutturale materiale ed immateriale a sostegno dello sviluppo della distrettualità

in termini di giacimenti produttivi e giacimenti naturalistici e culturali.

Questi approfondimenti progettuali si sono rivelati però un contributo analitico privo di sostanziali risvolti operativi.

Le linee-guida per il piano strategico delle città

Assieme a questo inedito approccio "urbano" al problema infrastrutturale il Mit aveva proposto un documento di linee-guida, orientato a fornire una sorta di vademecum per le città che avessero voluto dotarsi di un piano strategico.

La dimensione strategica della pianificazione urbana e territoriale, con i suoi diversi metodi è da tempo esplorata in molte esperienze locali italiane (Torino, Nord Milano, Vicenza, Trento, Firenze, Perugia ecc.), sulla spinta di due fattori distinti: da un lato l'emulazione nei confronti di casi di successo stranieri (arcinoto è l'esempio di Barcellona), dall'altro l'esplicita previsione in molte leggi regionali sulla pianificazione di una dimensione strategica (schemi/piani direttori), accanto alla strumentazione tradizionale sugli usi del suolo.

Come nel caso della legge-obiettivo per le città, così anche in questa iniziativa si intendeva rilanciare la connessione tra politiche urbane strategiche e politiche per la mobilità. Non si tratta qui di un riferimento a interventi infrastrutturali, bensì alla realizzazione di iniziative volte a migliorare le comunicazioni fisiche all'interno dei sistemi territoriali, come i piani urbani per la mobilità (Pum).

Con l'intento di favorire il ricorso ai Pum, il Mit, attraverso il Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo territoriale, offriva un finanziamento addizionale rivolto ai comuni che abbiano già predisposto o stiano predisponendo un piano strategico, per coprire una parte dei costi del Pum, da redigere in stretta relazione con suddetto piano strategico. Del dibattito innescatosi intorno all'*Agenda territoriale* europea e ai documenti d'azione che ne sono scaturiti, in ambito italiano non si è udita che una flebile eco.

Fino al 2007, sia pur con non particolare evidenza, le agenzie governative italiane – in primo luogo il Mit – avevano dato conto di un certo interesse per la formulazione in sede europea di indicazioni di strategie territoriali connesse con il varo della nuova politica di Coesione.

Un interesse che abbracciava non solo le dichiarazioni di principio, abitualmente sottoscritte dal governo italiano con entusiasmo pari solo alla loro genericità, ma anche elementi concreti di *policy*, come per esempio strumenti comunitari di spesa come *Jessica*, destinati a innovare i meccanismi di finanziamento negli interventi di riqualificazione urbana.

Poi, quasi di colpo, sulle politiche territoriali europee è calato il sipario. Proviamo a ipotizzare alcune spiegazioni,

nella consapevolezza che si tratta solo di congetture interpretative.

In primo luogo, la centralità della politica di Coesione 2007-2013, di cui si sono definiti proprio nel corso dell'anno passato gli strumenti di attuazione (PON e POR) e che ha dunque assorbito l'attenzione delle burocrazie tecniche, non lasciando molto spazio al trattamento di altre politiche. In secondo luogo, l'aggravarsi, nella tarda primavera del 2008, della situazione finanziaria internazionale, che è rovinosamente franata nel corso dell'estate trascinandosi con sé, negli ultimi mesi, la produzione industriale e la tenuta dei bilanci nazionali.

La recessione ha quindi occupato stabilmente il campo della riflessione dei decisori politici, suggerendo drastiche rimodulazioni della spesa comunitaria – si pensi alla proposta di utilizzare il Fondo sociale europeo per intervenire a sostegno dei settori industriali in difficoltà – e, in ogni caso, finendo coll'oscurare l'agenda delle politiche territoriali.

Per concludere: l'Italia ai margini

Infine, *last but not least*, gli ultimi governi in carica hanno riservato alla partita europea un atteggiamento che rasenta l'euroscetticismo.

L'Amministrazione centrale ha preferito concentrare la propria attenzione sulla questione, certo cruciale, dell'infrastrutturazione fisica del paese, trascurando qualsiasi implicazione territoriale.

In effetti, il documento più significativo in tema di politica territoriale proposto dal governo è proprio l'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2011: un lungo e articolato rapporto sulla necessità di proseguire negli sforzi iniziati nel 2001 dal Governo allora in carica per realizzare le cosiddette "grandi opere". Questo documento, non privo di passaggi (auto)elogiativi a beneficio dell'esecutivo, appare dominato dalla visione duplice di un programma di infrastrutturazione capace di rilanciare la competitività del sistema italiano nel contesto europeo e di produrre effetti moltiplicatori sulla dinamica del PIL e, quindi, sulla prosperità del paese.

Colpisce, in effetti, la fiducia nelle capacità taumaturgiche delle spese infrastrutturali di innescare, da sole, un'inversione di tendenza nel declino del paese, trascurando il ruolo che, in un sistema aperto e integrato come quello europeo, gioca la domanda internazionale, che oggi appare in grande difficoltà e non garantisce, come purtroppo si può osservare dai dati sulla produzione industriale e sull'export, un effetto di traino su un'economia nazionale fondata su produzioni manifatturiere di carattere prevalentemente tradizionale e poco innovativo.

Il documento prosegue mostrando di confondere in modo sconcertante la programmazione settoriale – delle infrastrut-

ture, in questo caso – con la pianificazione territoriale, nella convinzione che la correlazione tra crescita del PIL e infrastrutturazione territoriale non sia controbilanciata, almeno in parte, da possibili esternalità negative (sull'ambiente, sul paesaggio) e non vada argomentata facendo riferimento a specifici interventi per specifiche finalità.

La citazione dell'analisi input-output di Leontieff, in apertura, indica con disarmante eloquenza la matrice del ragionamento svolto nel corso del documento: l'effetto-volano sull'economia nazionale dovuto all'adeguamento delle reti trasportistiche e dei sistemi logistici su larga scala è dato per scontato, come se le esigenze del settore produttivo fossero l'unico motivo di preoccupazione.

Singolari appaiono inoltre i riferimenti al quadro delle strategie europee: silenzio totale sui passaggi istituzionali sopra ricordati, e invece un'enfasi eccezionale su due atti del Parlamento europeo, che rappresenta l'anello notoriamente meno influente nei processi decisionali delle istituzioni comunitarie: il Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'Unione Europea e il Master Plan Euromediterraneo.

Del primo, si sottolinea con toni propagandistici che è stato "voluto e proposto dal nostro Paese.

Questo è, senza dubbio, un successo a livello europeo del nostro Paese; un successo inimmaginabile, in quanto ha offerto all'Europa un quadro programmatico su cui poter impostare un nuovo assetto della rete infrastrutturale della Comunità".

Del secondo, si rimarca il fatto che si tratta di un piano redatto da 45 paesi – uno sforzo titanico, considerato che l'Unione europea ne conta solo 27... – e che sarebbe destinato a cambiare per sempre il volto delle infrastrutture europee.

Anche il profilo economico-finanziario dell'effettiva azione a sostegno delle "piano decennale per le opere strategiche" presenta risvolti tutt'altro che chiari: come sostenuto da alcuni, l'effettivo finanziamento delle grandi opere "si presenta incerto, frammentario e parziale, senza un'organica programmazione finanziaria e con problemi di sostenibilità, peraltro ripetutamente segnalati dalla Corte dei conti.

Del resto, a febbraio 2008 secondo le stime Cipe erano necessari ancora 52,8 milioni di euro per completare le opere inserite nel Piano opere strategiche, stima destinata a crescere per l'aumento dei costi e dalla copertura finanziaria incerta" (Petrina e Rizzo, da www.lavoce.info).

D'altro canto, le proiezioni tendenziali e programmatiche non lasciano dubbi riguardo alla contrazione già in atto della spesa per investimenti pubblici rispetto al Pil: evidentemente, il riequilibrio dei conti pubblici ha richiesto una riduzione delle risorse per investimenti (-11,5%) disponibili nell'ultima Finanziaria, che il rifinanziamento della "legge obiettivo" con 2,3 miliardi sul triennio non sembra in grado di equilibrare (Virno da www.lavoce.info).

Più meditati, e senz'altro condivisibili, appaiono i riferimenti alla necessità di favorire il trasferimento, su determinate tratte di trasporto e per certe tipologie di beni, dalla strada alla ferrovia, impegnando le Ferrovie dello Stato a elaborare in proposito un piano organico, così come l'attenzione riservata alla presentazione di un "Piano-Casa" – la terminologia suona vagamente neorealista – a sostegno della domanda crescente di abitazioni da parte di soggetti a basso reddito (giovani, singoli e coppie, anziani, immigrati). Insomma, mentre l'Europa tenta - con fatica - di rispondere con la programmazione intersettoriale a problematiche complesse, da noi sembrano prevalere soluzioni settoriali e dominate da una logica "economicista" e non territorializzata, che in realtà elude i nodi concreti posti dalla crisi finanziaria e dai vincoli di bilancio.

La storia della programmazione territoriale alla scala nazionale si è rivelata, insomma, una storia di promesse mancate: a dispetto di un'eccezionale ricchezza e varietà dell'armatura urbana, dei quadri insediativi regionali e delle strutture economiche regionali, l'azione pubblica condotta a livello centrale ha assai di rado incrociato i temi del potenziamento e della valorizzazione territoriale e, quando ciò è avvenuto, come nell'esperienza di *Progetto 80* (1971) e in quella, ad esso ispirata, delle piattaforme territoriali strategiche del Mit (2007° e 2007b) le iniziative sono state condotte senza una reale capacità di incidere i punti dolenti del nostro assetto territoriale: squilibri di dotazione e di risorse tra Nord e Sud del paese, "povertà" di equipaggiamento delle metropoli italiane, consumo di suolo e di risorse paesaggistiche crescente nel corso dei decenni.

Ciò appare ancor più dolosamente vero se si osservano attraverso le lenti geografiche le iniziative infrastrutturali condotte dai Governi centrali: dopo una intensa fase di concentrazione delle risorse finanziarie nella costruzione del telaio infrastrutturale di base della penisola, la questione ha subito declinazioni esclusivamente tecnologiche ed economiche, senza alcuna capacità di riflessione sulle implicazioni territoriali rilevanti delle scelte assunte.

Mentre in altri paesi europei l'integrazione tra sviluppo infrastrutturale e sviluppo territoriale veniva presa seriamente in carico, valorizzandone gli aspetti di "progetto di territorio" – l'esperienza francese è, come sempre, eloquente al riguardo – negli ultimi quindici anni la valenza territoriale delle scelte infrastrutturali è stata sacrificata sull'altare della razionalità ingegneristica e del calcolo finanziario.

Lungi dal sostenere che questi aspetti siano di scarso rilievo, riteniamo tuttavia che le dinamiche di deterritorializzazione e territorializzazione selettiva generate dalle diverse opzioni infrastrutturali richiedano un'attenzione che, fino ad oggi, è completamente mancata.

Riferimenti bibliografici

- Agnew J. (2000), "From the political economy of regions to regional political economy", *Progress in Human Geography*, 24, 1, pp. 101-110.
- Agnew J. (2001), "Regions in revolt", *Progress in Human Geography*, 25, 1, pp. 103-110.
- Badie B. (1995), *La fin des territoires. Essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*, Fayard, Paris, (trad. it. *La fine dei territori. Saggio sul disordine internazionale e sull'utilità sociale del rispetto*, Trieste, Asterios Editore).
- Bobbio, L. and Dansero, E. (2008) *The TAV and the valle di Susa. Competing geographies*, Torino, Allemandi.
- Dematteis G. e Governa F. (2005), "Il territorio nello sviluppo locale. Il contributo del modello SLoT", in G. Dematteis, F. Governa (a cura di), *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SLoT*, Milano, Angeli, pp.39-88.
- Fontana G. (2003), intervento alla 2a Conferenza Nazionale del Territorio *Lo sviluppo sostenibile del territorio nella prospettiva europea*, Caserta 12-113-14 giugno.
- Governa F. (2005), "Sul ruolo attivo della territorialità", in G. Dematteis, F. Governa (a cura di), *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SLoT*, Milano, Angeli, pp. 39-67.
- Hudson R. (2005), "Region and place: devolved regional government and regional economic success?", *Progress in Human Geography*, 29, 5, pp. 618-625.
- Jessop B. (1997), "A neo-Gramscian approach to the regulation of urban regimes: accumulation strategies, hegemonic projects, and governance", in Lauria M. (ed.), *Reconstructing urban regime theory*, Sage, London, pp. 51-73.
- Jessop B. (2004), "Hollowing out the 'nation-state' and multilevel governance", in *A Handbook Of Comparative Social Policy*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, UK, 1pp. 1-25.
- Mac Leod G. (1999), "Place, Politics and 'Scale Dependence': Exploring the Structuration of Euro-Regionalism", *European Urban and Regional Studies*, 6 (3), 231.253.
- Keating M. (1997), "The innovation of regions: political restructuring and territorial government in Western Europe", *Environment and Planning C: Government and Policy*, 15, pp. 383-398.
- Sack R.D. (1986), *Human Territoriality: its theory and history*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Ministero dei lavori pubblici (1998), *Per restare in Europa. Le infrastrutture fisiche*, Mlp, Roma Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2007a), *Il territorio come infrastruttura di contesto*, Mit, Roma.
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2007b), *Materiali per una visione. Reti e territori al futuro*, Mit, Roma.
- Omaha K. (1995), *The End of the Nation-State: The Rise of Regional Economies*, Free Press, New York (trad. it. *La fine dello Stato-nazione. L'emergere delle economie regionali*, Milano, Baldini e Castoldi).
- Sassen S. (2006), *Territory, Authority, Rights. From Medieval to Global Assemblages*, Princeton University Press, Princeton, (trad. it. *Territorio, autorità, diritti. Assemblaggi dal Medioevo all'età globale*, Bruno Mondadori, Milano, 2008)
- Salone C. (2010a), "Institutional Arrangements and Political Mobilization in the New Italian Regionalism: The Role of Spatial Policies in the Piedmont Region", *European Planning Studies*, 18: 8, 1207 — 1226
- Salone C. (2010b), "Il nuovo regionalismo in Europa e in Italia in prospettiva storica", in C. Giorda, C. Scarpocchi (a cura di), *Insegnare la geopolitica*, Roma, Carocci, pp. 137-158.
- Società Geografica Italiana (2003), *L'altrove tra noi*, Rapporto annuale 2003, Roma, Società Geografica Italiana.
- Zanon B. (2011), "Infrastructure networks development, re-territorialization processes and multilevel territorial governance. A case study in Northern Italy", *Planning Practice & Research*, forthcoming.

TeMA è il bollettino trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA_{Lab} del Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II". La rivista propone ricerche, sperimentazioni e contributi che affrontano con un approccio unitario i temi dell'urbanistica, della mobilità e dell'ambiente. La rivista si articola in quattro sezioni: ricerche, sperimentazioni, contributi e osservatori.

TeMA is the official journal of the TeMA Research Group of the Urban and Regional Planning Department of the University "Federico II", Naples. The journal seeks to encourage debate about the integration of urban, mobility and environmental planning. The journal is articulated into four sections: researches, applications, focuses, reviews.

**Di.Pi.S.T. - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it>**

**TeMA_{Lab} - Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it/ricerca/temalab.htm>**

**www.tema.unina.it
redazione@tema.unina.it**